

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Die Odenwald-Eisenbahn**

**Huhn, Eugen Hugo Theodor**

**Mannheim, 1857**

I. Vorbereitungen zur Eisenbahn

[urn:nbn:de:bsz:31-247099](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-247099)

## I.

### Vorbereitungen zur Eisenbahn.

Als der badische Minister Winter im Jahre 1838 vor den ausserordentlichen Landtag trat, um die Regierungsvorlage wegen einer Eisenbahn durch das Rheinthal, zwischen Mannheim und Basel, zu machen, dachte er noch nicht im Entferntesten daran, welche grosse und rasche Ausdehnung diese neuen Eisenstrassen erlangen werden, und es war seinem Geiste noch sehr problematisch, ob solche Unternehmungen sich in der That auch genügend rentiren. Seit dieser Zeit ist aber nicht bloß die badische Staatsbahn bis Basel vollendet, sondern dieselbe sogar bis Waldshut weiter geführt, die Main-Neckar- und die Bruchsal-Stuttgarter Bahn angelegt worden und ein reiches Netz von Schienenwegen breitet sich bereits über ganz Deutschland aus, das dessen Wohlthaten hoch preist und thatsächlich anerkennt, dass solche Werke auch für die Unternehmer eine vortheilhafte, ja sogar oft hohen Gewinn bringende Geldanlage bilden.

Nachdem der Staat die Rheinthalbahn erbaut hatte, war zu erwarten, dass auch die anderen Landestheile ihre Stimme laut werden lassen würden, um der gleichen Wohlthat theilhaftig zu werden, und in der That regten sich solche Stimmen sowohl im Seekreise und Kinzigthale, als auch im Odenwalde, sobald nur einmal der Staat sich von den Opfern der schweren Bewegungsjahre 1848 und 1849 erholt hatte und Handel wie Industrie einen neuen Aufschwung nahmen.

Das **Kinzigthal** und der **Seekreis** mussten ein solches Verlangen zeigen, da sie nach und nach auf allen Seiten von Eisenbahnen umgangen wurden, die den bisherigen Verkehr nach und von dem Bodensee an sich zogen, und da eine Handelsstrasse, sobald sie einmal für längere Zeit verlassen ist und die Güter andere Wege einschlagen, selten mehr zur alten Blüthe zurückgebracht werden kann, so dürfte es eine um so dringendere Pflicht für den Staat sein, für baldmöglichste Herstellung einer Eisenbahn nach dem Bodensee zu sorgen, als bereits Württemberg mit raschen Schritten an die weitere Ausdehnung seines Eisenbahnnetzes geht und alle Güter und Reisenden des badischen Unterlands, wenn sie an den Bodensee wollen, bereits jetzt schon den Weg durch Württemberg einschlagen.

Für eine Eisenbahn durch den **Odenwald** machte man zuerst den Grund geltend, dass dieser Landestheil, der ohnehin nur sehr locker mit dem Haupttheile des Grossherzogthums verbunden ist, durch den Mangel guter Verkehrsstrassen schon lange leide, dass desshalb Handel und Industrie dort sich nicht einheimisch machen können und Armuth, ja sogar häufig Noth herrschte, welche namentlich in den letzten Jahren die Beihülfe des Staats und der Privatwohlthätigkeit mehrfach in Anspruch nahm. Vielleicht hat auch zur frühen Hervorhebung dieser Eisenbahnlinie der Umstand beigetragen, dass daselbst zahlreiche **Adelige** ihre Güter haben und einen leichteren Absatz ihrer landwirthschaftlichen Produkte, sowie bessere Verwerthung derselben durch eine Eisenbahn erwarteten, und es lässt sich kaum verkennen, dass gerade die letzteren Interessen viel dazu mitwirkten, dass von den jetzt in zweiter Reihe zu erbauenden Eisenbahnen die Odenwald-Eisenbahn an die erste Stelle vorgerückt wurde\*). Denn mit dem besseren Aufschwunge der Landwirth-

---

\*) In dem betreffenden Theile des Odenwalds und Tauberthals, der über dem Neckar liegt, leben 133,965 Personen, wovon über 112,700 in standes- oder grundherrlichen Orten, während nur 21,265 unmittelbare Unterthanen sind. Die hier begüterten adeligen Familien sind: der Fürst von Leiningen, der Graf von Leiningen-Billigheim, Graf von Leiningen-Neudenau, zwei Fürsten von Löwenstein-Wertheim-Freudenberg, der Fürst von Löwenstein-Wertheim-Rosenberg, elf Familien von Adelsheim, sechs Familien von Berlichingen,

schaft und der richtigeren Einsicht von den Folgen der Eisenbahnanlagen ist der Grund der dort herrschenden Armuth wieder mehr in den Hintergrund getreten, zumal gerade die ärmeren Gegenden gar nicht da liegen, wo die Odenwald-Eisenbahn hinziehen soll und kann, sondern auf zwei der höheren Gebirgsrücken, wo nie eine Eisenbahn ihre Stätte finden wird\*).

Wie bei allen Eisenbahnanlagen, verbreitete sich das Eisenbahnfieber auch bald über den gesammten Odenwald und es gibt dort kein Städtchen, keine Gegend, die nicht sofort für die Eisenbahn schwärmte, von ihr den Aufgang einer neuen Glückssonne erwartete und sie allein in ihrem Bereiche haben wollte. In der That ist dies auch nicht zu verwundern, da ja die richtige Einsicht von dem ganzen Eisenbahnwesen, dessen Wohltha-

eine Familie von Bettendorf, vier Familien von Fick, zwei Grafen von Fugger, acht Familien von Gemmingen, ein Graf von Ingelheim, sieben Familien von Rüd, eine Familie von Stetten, ein Graf von Waldkirch, zwei Familien von Zobel und endlich auch die Markgrafen von Baden. Die ganze nördliche und nordwestliche Abdachung und der Rücken des Odenwaldes ist Gebiet der Fürsten von Leiningen und Löwenstein, von denen Keiner ein badische Hof- oder Staatsdieneramt bekleidet oder überhaupt viel mit Karlsruhe verkehrt. Alle anderen genannten adeligen Familien sind auf der südlichen Seite des Odenwaldes begütert, durch welche die sogenannte Baulandslinie projectirt ist. Von den letzteren Familien führt das neueste Staatshandbuch für 1857 zwei und dreissig Glieder auf, die im Hof- oder Staatsdienste stehen, ungeachtet anderer durch Heirathen mit ihnen Verwandten. Unwillkürlich gestaltet sich daraus der Schluss, dass die Baulandslinie hauptsächlich unter dem Einflusse der erwähnten Familien zu ihrer augenscheinlichen Bevorzugung gelangte. Ausserdem ist noch zu beachten, dass in den Bereich der südlichen Linie sieben Aemter fallen, deren Beamten gern und eifrig nach einer raschen Verbindung mit dem vorderen Rhein und den oberen Staatsstellen streben, also diese Linie begünstigen, während nur zwei badische Amtsorte näheres Interesse an der nördlichen Linie haben, die daher aus solchen Kreisen weniger Befürwortung findet.

\*) Diese ärmeren Gegenden sind der Rücken des Katzenbuckels, in der Umgegend von Mudau, wo der Boden wenig produktiv ist und einige Gemeinden eine Menge Bettler ins Land schickten, bis die ärmste Gemeinde Rineck zur Auswanderung bewogen und aufgehoben wurde; so wie der nördlich von Heidelberg und hinter Schönau gelegene Odenwald, der besonders im Hessischen sehr arm ist. Die Bettler und Besenbinder daher ziehen gewöhnlich nach Heidelberg und Mannheim, wo »Schimmeltewoog« (Schönmattenwaag) ein allgemein berühmter Name ist.

ten und Nachtheilen und dessen Einfluss auf das Staats- und Güterleben noch so wenig verbreitet ist, dass man selbst Staatsregierungen die grössten Fehler bei Eisenbahnanlagen begehen sah und unter dem Vorwalten einer fieberhaften Hast nach Erlangung dieser Schienenstrasse an eine ruhige und leidenschaftslose Abwägung der allseitigen Verhältnisse, Bedürfnisse und Zwecke noch weniger zu denken war.

Die Folge davon war, dass eine Menge von Linien projectirt wurde, bei denen immer nur der Gedanke vorwaltete, dass dadurch dieser oder jener Ort an die Bahnlinie gelegt werde nicht aber die Rücksicht auf die für die Eisenbahn und den Staat selbst vortheilhafteste Richtung. Selbst als diese Eisenbahnfrage vor den letzten Landtag kam und ein Gesetz vereinbart wurde, wodurch die Regierung die Ermächtigung erhielt, den Bau einer Actiengesellschaft zu überlassen und ihr eine Zinsengarantie zu gewähren, zog die Regierung offenbar nicht zuerst in Erwägung, welche Linie durch das Wohl und Interesse des Staats und die richtigen Principien der Staatswirthschaft geboten sei, sondern sie betraute zuerst die Ingenieure damit, die Linie für einen bequemen Bau zu suchen. Ein solches Verfahren ist aber am Wenigsten beim Eisenbahnbau zu billigen, denn die Ingenieure fragen nicht nach den Geboten der Staatswirthschaft, sondern suchen sich das leichteste Terrain auf und wenn es auf sie angekommen wäre, so würde wohl auch die Rheinthalbahn von Mannheim aus direkt nach Karlsruhe und von da weiter mitten durch die Rheinebene erbaut worden sein, ohne die Interessen der zahlreichen städtischen und gewerblichen Bevölkerung am Westrande des Gebirgs zu berücksichtigen. In der That war die erwähnte Linie auch zuerst vorgeschlagen und nur dem Drängen des Landtags war es zu verdanken, dass die bessere Richtung schliesslich doch gewählt wurde. Dieselbe Verlägnung aller Forderungen des Staats- und Güterlebens zeigt sich auch bei der Anlage der Main-Neckarbahn über Ladenburg und Friedrichsfeld und wer die badische Eisenbahn bereist, wird überhaupt da und dort grössere Bahnhöfe und kostspielige Bauten an Stellen finden, wo niemals ein Bedürfniss dafür sich zeigt, während an wichtigen Orten man sich mit kleinen und schlechten Bahnhöfen begnügen muss und die Nothwendigkeit eintritt,

hier nachträglich zu erbauen, was anderwärts nutzlos und zwecklos zu finden ist\*). Es unterliegt überhaupt gar keinem Zweifel, dass man in Baden zwar vortreffliche Ingenieure besitzt, aber das grossartige Güterleben der Jetztzeit und die strengen Anforderungen eines umfassenden allgemeinen Eisenbahnwesens noch nicht recht zu würdigen weiss, sonst hätte man nicht früher eine ganz besondere, die badische Bahn von allen anderen abschliessende, breitere Spurweite wählen und neuerdings wieder bei der Odenwald-Eisenbahn lange nach einem passenden Anschlusse an die Rheinthalbahn suchen können. Eine nur einigermaassen richtige Erkenntniss des Eisenbahnwesens musste dort den Zusammenhang aller Eisenbahnen und daraus das Bedürfniss und die Nothwendigkeit erkennen, überall die gleiche Spurweite einzuhalten, hier aber durch den so offen vor Augen liegenden Charakter der Odenwald-Eisenbahn überhaupt von vornherein auf den einzigen richtigen Anschlusspunkt geführt werden, da kein anderer sich damit verträgt.

Die unter diesen Umständen hervorgetauchten verschiedenen Projecte für die Odenwaldbahn lassen sich in zwei Rubriken vertheilen, nämlich in solche für die westliche Seite des Neckars und in solche für die weitere Richtung durch den Odenwald nach Würzburg. In Bezug auf erstere war im Anfange die **Dornmühle bei Wiesloch** als Ausgangspunkt vorgeschlagen und hätte es sich dann nur noch darum gehandelt, die Bahn bis **Mosbach** entweder über **Sinsheim** und **Waibstadt** oder über **Zuzenhausen** und **Helmstadt** zu führen. Von **Heidelberg** aus war zuerst vorgeschlagen, durch das **Neckarthal** entweder nach

\*) Wir erinnern hier z. B. an die kolossalen Prachtbauten der beiden Bahnhöfe zu Heidelberg, die meistens verödet sind, während sich Mannheims wichtiger Handel mit einem kleinen, leicht gebauten Bahnhöfchen für beide Bahnen begnügen muss und für den massenhaften Güterverkehr gar nur ein paar kleine Bretterschoppen vorhanden sind, so dass bei der Feuergefährlichkeit dieses Baues stets ein Werth von Millionen Gulden in Gefahr schwebt. So steht ferner in Oos ein grosser Bahnhof mit Werkstätten, der eigentlich gar keinen Zweck hat, da man dort nur von einem Waggon in den andern steigt. Eine einfache Einrichtung wie bei dem Main-Neckarbahnhofe in Friedrichsfeld wäre dort ausreichend gewesen und jener Bahnhof zu Baden selbst am Platze.

Mosbach oder von Eberbach aus nach Wertheim zu bauen und zwar mit dem Ausgangspunkte zu Heidelberg. Diesem gegenüber stellte man in Karlsruhe eine andere Linie auf, die von Bruchsal über Gochsheim, Eppingen und Rappenu nach Mosbach ziehen sollte. Später schlug man in Heidelberg den Bau über Neckargemünd, Meckesheim und Helmstadt nach Mosbach vor. Für den weiteren Verfolg der Eisenbahn war zuerst die Linie von Eberbach über Amorbach, Miltenberg und Wertheim nach Würzburg in Vorschlag und Wertheim stellte für den Fall, dass diese zu schwierig sein oder Mosbach auf alle Fälle berührt werden solle, das Ansinnen, diese Bahn von Eberbach nach Mosbach, von da an aber über Dallau nach Scheringen, Mudau, Amorbach und weiter zu führen. Tauberbischofsheim wünschte die Eisenbahn von Mosbach über Buchen und Walldürn, oder etwas südwärts davon nach Tauberbischofsheim und Würzburg geführt zu sehen. Endlich lautete ein Project dahin, die Eisenbahn von Mosbach aus über Oberschefflenz, Osterburken, Boxberg, Königshofen, Gerlachsheim und Grünsfeld nach Würzburg zu erbauen; wogegen wieder Andere daran dachten, diese Bahn von Boxberg ab nach Mergentheim zu richten und sie dann direkt bis an die Nürnberg-Würzburger Eisenbahn bei Uffenheim oder Windsheim zum Anschlusse gehen zu lassen. Man sieht daraus, dass so ziemlich alle Linien in Vorschlag kamen, welche das Terrain ermöglichte, und es wurden von allen Seiten her Gründe für jede dieser Linien herbeigezogen, ohne dass jedoch dabei Rücksicht auf einen höheren Standpunkt genommen worden wäre. Man betrachtete die Bahn lediglich als eine Lokalbahn für die betreffenden Orte und Gegenden und nur von Mannheim aus hob man als Hauptsache hervor, dass die Eisenbahn einerseits direkt an die Bahn nach dem Rhein bei Mannheim und so an das jenseitige Eisenbahnsystem gelegt und östlich so viel als möglich ein direkter Anschluss an die Nürnberger Bahn erreicht werde. Nicht dem Odenwalde oder der Regierung, sondern dem Mannheimer Handelsstande wurde es zuerst klar, dass der Hauptwerth dieser Bahn in ihrem Charakter als Transitbahn liege.